

## HECHO DE FRAGMENTOS

### Reinterpretación de los componentes de un eje urbano en Barcelona

**María Fernanda León Vivanco**

DUOT, Universidad Politécnica de Cataluña

Director: Francesc Peremiquel Lluch.

Mail: maferleon84@hotmail.com

#### RESUMEN

Cuando el tejido urbano existente es una disposición de fragmentos que se unen entre sí por su cercanía o vecindad, el eje que los vertebra permite, a través de él, realizar una lectura eficaz de todos sus componentes. En Barcelona, al mismo tiempo que se empieza a construir el Ensanche, se distinguen sobre el territorio algunos núcleos periféricos que forman una corona que lo rodea. Hacia el oeste, los pueblos de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià componen un **eje imaginario** que, al ir edificándose la ciudad, también se va consolidando. El presente trabajo pretende realizar un estudio de la configuración del eje, reconociendo en los fragmentos que le dan forma, aquellas características físicas que permiten su consolidación; analizándolas no sólo como entidades aisladas sino como elementos que integran un todo, que se relacionan y articulan entre sí, y, destacar aquellos atributos esenciales de cada pieza urbana que facultan una reinterpretación de su composición.

**Palabras Clave:** fragmentos urbanos, vertebración urbana, eje urbano

#### ABSTRACT

When the existing urban fabric is an arrangement of fragments that are joined together by their proximity or neighborhood, the axis that joins them, allows, through it, an efficient reading of all its components. In Barcelona, at the same time that the city started to build the "Eixample", there were on the territory some peripheral towns that were forming a crown around the planned city. To the west, the towns of Hostafrancs, Sants, Les Corts and Sarrià made up an **imaginary axis** that at the same time that the city was built it would also be consolidated. This paper aims to conduct a study of the axis configuration, recognizing in their fragments, the morphological conditions that shapes it, analyzing them not only as isolated entities but as elements that make up a whole, that relate and articulate between them, and highlight those essential attributes of each urban piece that allows a reinterpretation of the axis composition.

**Key words:** urban fragments, urban vertebration, urban axis

## INTRODUCCIÓN

Reconocer el papel fundamental que juega una calle, o un conjunto de calles, en la articulación de varias piezas de ciudad, significa muchas veces, explorar su contenido. Cuando el tejido urbano existente es una disposición de fragmentos que se unen entre sí por su cercanía o vecindad, el eje que los vertebra permite, a través de él, analizar las partes que lo forman, distinguir las tramas que se adhieren, localizar las actividades que se desarrollan, destacar los puntos nodales importantes, etc., en definitiva, permite una lectura eficaz de todos sus componentes.

En Barcelona, la forma de la ciudad se presenta como un agregado de piezas urbanas variadas, de superficie y naturaleza diferentes, “como una constelación imperfecta en la que las diversidades son casi el trazo más característico” (DE SOLÁ MORALES, 2008). Así, al mismo tiempo que se empieza a construir el Ensanche, se distinguen sobre el territorio algunos núcleos periféricos que forman una corona que lo rodea. Hacia el oeste, los pueblos de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià forman un eje imaginario que, al ir edificándose la ciudad, también se va consolidando.

Partiendo de Montjuïc, hasta Sarrià, la calle no solo cambia su estructura, su sección y su nombre, sino también la textura, el grano, las edificaciones y la temporalidad de sus piezas urbanas. Se trata de una vía que es local, de los habitantes, del acceso a la vivienda, a los servicios; aquella que está formada por partes y que en su trayecto se transforma para adaptarse a ellas, para ligarlas, para legitimarlas. Este eje formado por: Av. Reina María Cristina – Calle Tarragona – Calle Numància – Paseo de San Juan Bosco – Calle Mayor de Sarrià, tiene una extensión de 4.6 km y cada cierta distancia, se segmenta formando una especie de intervalos caracterizados por presentar tejidos urbanos diferentes: unos tradicionales, otros de manzana abierta o cerrada, o aquellos que están constituidos por manzanas del ensanche. Éstos se articulan entre sí a través de cruces y plazas, de morfología y composiciones diversas, que generan centralidades, que mezclan usos y funciones y que son capaces de fraccionar la calle o de unir varias a la vez.

El presente trabajo pretende realizar un estudio de la configuración del eje, de su proceso de formación, reconociendo en los fragmentos que le dan forma, aquellas características que han permitido su consolidación; considerándolas no sólo como entidades aisladas sino como elementos que integran un todo, que se relacionan y articulan entre sí. Se analizarán entonces, algunos componentes tanto morfológicos como funcionales del eje, sus nodos y fragmentos, sean estos: espacio edificado, espacios abiertos, espacio viario, tipo de tejido, usos del suelo, etc., con el fin de distinguir los atributos esenciales de cada pieza urbana que permiten la construcción analítica de uno nuevo, una reinterpretación de su composición.

Una calle, no es simplemente “una referencia para dividir la ciudad en partes” (ZOIDO, et al., 2013), sino, un espacio formado por la suma de sus partes, que corresponden a distintas épocas, con edificaciones antiguas y modernas, con trazados ortogonales e irregulares, de connotaciones e identidades propias; que forman un trayecto longitudinal pero heterogéneo, y cuyo interés radica precisamente, en que puede ser entendida a través de sus fragmentos.

## LAS CALLES Y LOS FRAGMENTOS FORMAN LA CIUDAD

Recorrer una ciudad es, a menudo, transitar por sus sendas, explorar sus partes, reconocer itinerarios e identificar los puntos de referencia que la hacen interesante, diferente o incluso única. El recorrerla, el andar por ella, permite una “lectura y escritura simultáneas del espacio” resultando “idóneo para prestar atención y generar unas interacciones en la mutabilidad de dichos espacios” (CARERI, 2013). Esto forma la ciudad: aglomeración de calles, de edificios, de personas, de servicios, de actividad; pero, “como hecho físico, es algo más que una acumulación de azares y lo que le da masa y prestigio a lo largo de los tiempos es la construcción progresiva de su identidad” (DE SOLÁ MORALES, 2008).

La ciudad se convierte entonces en una asociación de lugares, de piezas que se relacionan entre sí, no sólo por su cercanía sino también por las funciones que se desarrollan en ellas, “que se vinculan gracias a una red de canales por los cuales circulan toda clase de flujos: vehículos, personas, energías, recursos, información” (DELGADO, 2003), y que se han ido asentando sobre el territorio en distintos periodos de la historia, algunos como resultado de la ejecución de planes o de la construcción de proyectos específicos u otros que sin ninguna planificación previa obedecen a lógicas más simples y elementales como ocupar el espacio. Visto de este modo, las ciudades son el producto de la sedimentación de varias capas y épocas, añadidos morfológicos que se van constituyendo en piezas urbanas, compuestas de manzanas y calles, que

forman entramados con características propias, algunas regulares y otras más irregulares, tradicionales o modernas, abiertas o cerradas, continuas o discontinuas, etc. El tejido urbano entonces, no es uniforme porque las aportaciones de cada época no están dispuestas de una manera ni tan ordenada ni tan progresiva, cuyas superficies y densidades variadas se yuxtaponen formando un rompecabezas en el que se mezclan estilos y paisajes (BERTRAND, 1984).

Si consideramos que cada fragmento urbano corresponde a una organización interna específica, con sus itinerarios, recorridos, características e identidades propias, y que, indiferentemente del tipo de formación o del modo en que se disponen necesitan articularse entre sí, vincularse a otros tejidos o prolongar los trayectos que provienen de sus áreas adyacentes; la manera como éstos se unen para dar continuidad sea física, social o económica a la estructura urbana ponen en relevancia otros factores tan importantes como las mismas piezas: los ejes que las enlazan y los puntos de unión que a la vez, son lugares de transición y de conflicto.

Todas estas secuencias de calles, intersecciones y encuentros, que constituyen puntos significativos de la variedad de las piezas urbanas y que permiten la extensión de las ciudades, son el entramado por el que oscilan los aspectos más intranquilos del sistema de ciudad (BERTRAND, 1984; DIPUTACIÓ DE BARCELONA, n.d.; DE SOLÁ MORALES, 2004); y, es principalmente la continuidad de los ejes de circulación lo que establece el marco privilegiado de las prácticas urbanas. Esto se evidencia en el cómo una calle o un conjunto de calles cuya unión forma trayectos continuos, son capaces de permitir al peatón o al habitante un recorrido constante a través de la heterogeneidad de las partes que conforman la ciudad.

El trazado de las calles, cuya función principal es la de hacer las comunicaciones algo fácil y cómodo, permite las trayectorias y las intersecciones que hacen posible el conjunto de correspondencias que configuran la ciudad. Una calle es muchas cosas más que un mero paso que se abre entre construcciones, uniéndolas entre sí; en ellas está la imagen de la propia ciudad que desaparece, no sólo actúa como nexo dentro de la estructura urbana sino también se convierte en generadora de espacios separados, que sin ese nexo interno carecerían, en cierta medida, de sentido. (DELGADO, 2003; ANDERSON, 1981)

Una buena parte del éxito de una ciudad depende de la superposición y entretrejo de sus partes con las calles que hace esquina. De este modo, cobran notable importancia los lugares que se convierten en el encuentro de los fragmentos, aquellos nodos o esquinas que pueden ser convergencias de sendas o concentraciones de acontecimientos en el recorrido. Así, las vías, las uniones y los cruces fusionan en torno suyo aquello que, de otro modo, no sería más que un conjunto de piezas aisladas, creando una organización de partes diferenciadas cuyas configuraciones especiales les dan unidad y significado. Estos espacios de valor se producen a través de la relación de objetos de distinta naturaleza y forman puntos de intensidad que conectan personas y actividades y que resultan de las combinaciones o mezclas de usos variados con la presencia de elementos tan diversos como la misma ciudad.

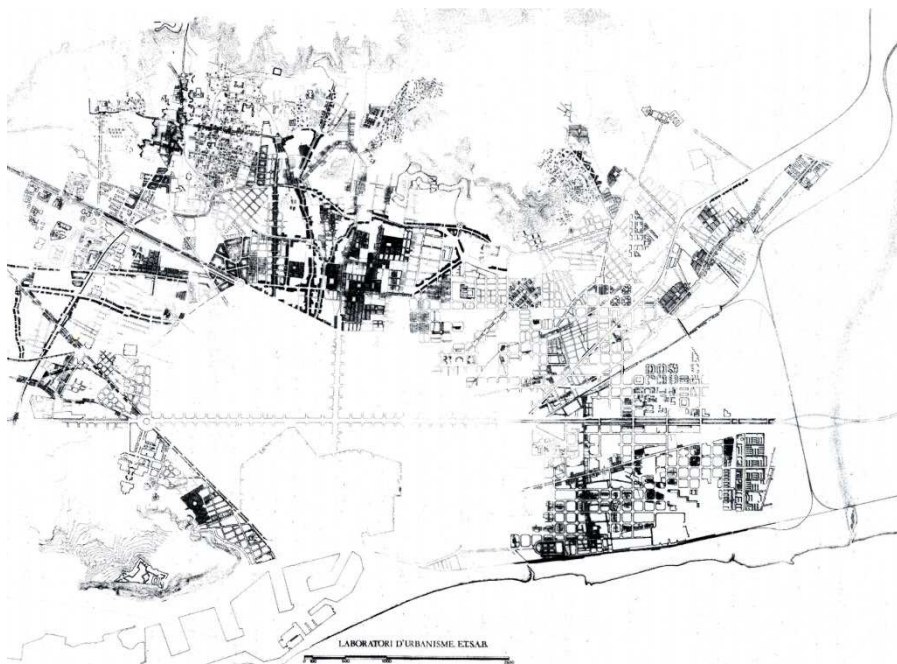
## **LA BARCELONA SUBURBANA Y LA CONFORMACIÓN DEL EJE**

En Barcelona, al mismo tiempo que se planteaba la extensión de la ciudad a través del Ensanche, existían sobre el perímetro que lo rodeaba otros pueblos con organización y características propias que formaban una corona alrededor de la ciudad construida y la planificada. Estos crecimientos periféricos que se originaron anteriormente pero que se desarrollaron de manera simultánea a la expansión de la urbe, constituyen una forma de ocupar gran parte del territorio mediante un conjunto de ordenaciones diversas y discontinuas, con proyectos o iniciativas puntuales y fragmentarias.

Sin embargo, el proyecto propuesto por Cerdà ocupaba una posición central en torno a la ciudad histórica, cuyo carácter regular y homogéneo caracterizado por una malla geométrica continua y una disposición ortogonal de calles con la misma anchura, significaban todo el orden y la uniformidad completamente opuestos al entramado existente en la periferia. Este contraste de formas, texturas y organizaciones entre dos de los elementos de la estructura urbana existente, permite fijar la mirada precisamente en aquellas partes cuyas características morfológicas difieren de la regularidad imperante.

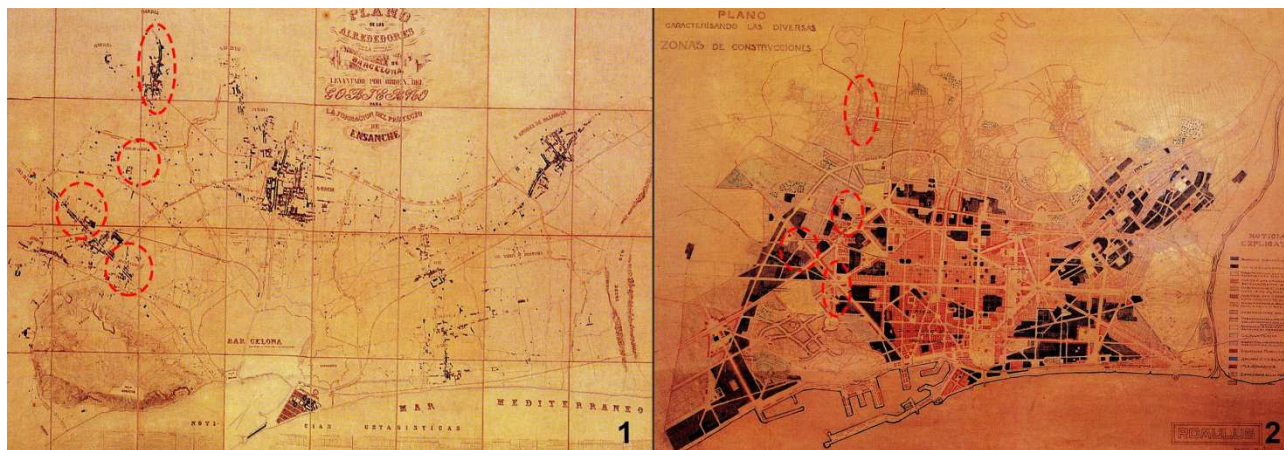
La ciudad, entonces, está configurada no sólo por la “Ciutat Vella” y el “Eixample” sino también por aquellos núcleos situados en el llano barcelonés y cuya ocupación y crecimiento se debieron a las dificultades que significaba construir en la ciudad planificada. El tipo de formación de estas áreas, progresivo e

indiferenciado, se debe a la parcelación paulatina de fincas y solares que responden a una lógica de carácter más económico y comercial que social o programado.



**Gráfico 1. Lectura de la Barcelona Suburbana.** Busquets y Parcerisa, 1983.  
Fuente: Instruments de projectació de la Barcelona Suburbana.

Antes de planificar el Ensanche, Cerdà realiza un levantamiento topográfico de las poblaciones que se asientan en los alrededores de Barcelona; hacia el oeste, destacan los pueblos de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià, en los que aún permanecen un conjunto de características anteriores al proyecto, siendo caminos y geografía las principales directrices de organización y desarrollo, estos rasgos morfológicos le confieren a la estructura urbana de la ciudad una marcada identidad, quizás con la misma personalidad que la de cada uno de los núcleos que la componen. “Las poblaciones de Sants y Hostafrancs, suponían una mancha intensa; la de Sarrià, más pequeña, pero ya bien definida por su calle Mayor, formada sobre su vía principal, a lado de la riera” (DE SOLÁ MORALES, 2008).



**Gráfico 2. 1) Plano Topográfico de Barcelona y sus alrededores.** Ildefons Cerdà 1855. **2) Plan de Enlaces.** León Jaussely 1903.  
Fuente: 1856-1999 Barcelona Contemporánea.

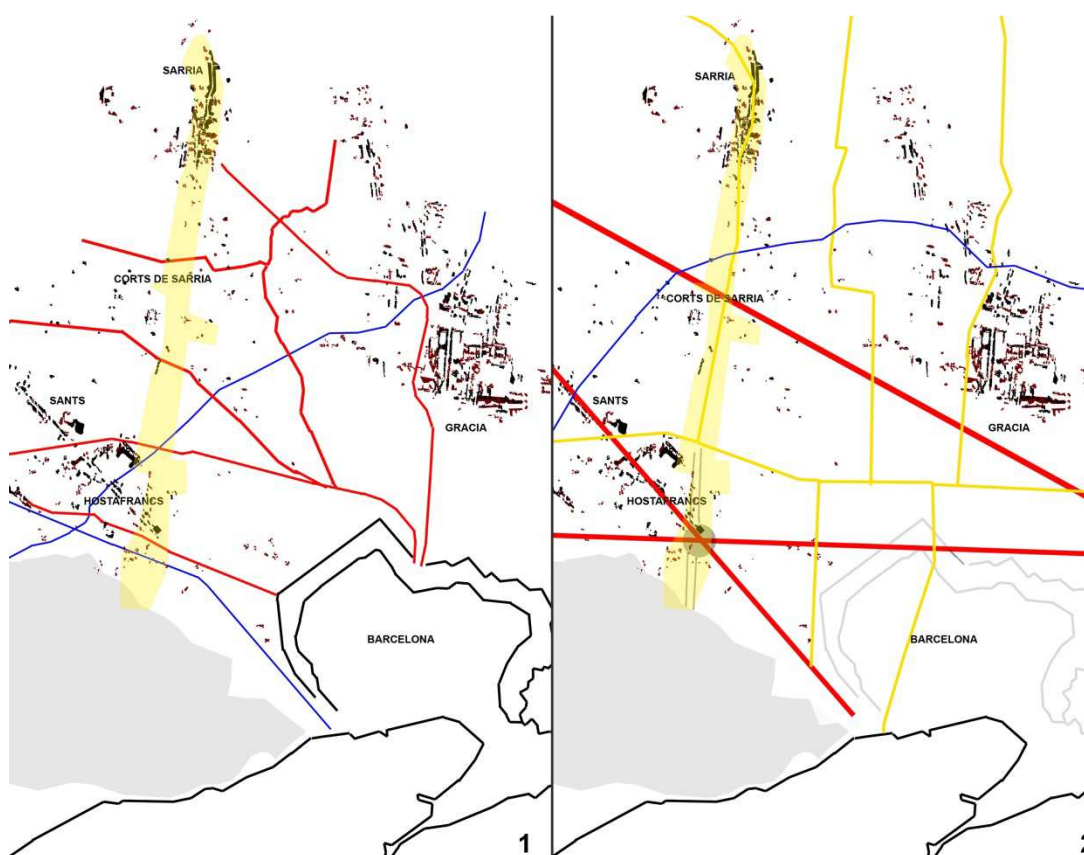
La malla propuesta por Cerdà en 1859 empezó a edificarse, y no es sino hasta 1903 cuando se convocó al “Concurso Internacional sobre anteproyectos de enlace de la Zona de Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarrià y Horta”. El hecho de la incorporación de los municipios del Llano, cuyo crecimiento respondía a formaciones suburbanas y entre los que existía una gran cantidad de suelo libre, provocó la necesidad de estudiar las conexiones y los enlaces entre los diferentes sectores del nuevo término municipal. (BUSQUETS, 2004)



Fue León Jaussely quien se encargó de elaborar el Plan de Enlaces y anticipando una visión “por partes” de la Barcelona contemporánea (DE SOLÁ MORALES, 2008) articuló la ciudad central con los núcleos agregados. La incorporación de estas poblaciones y vecindades pre-establecidas caracterizó un modelo de crecimiento expansivo sobre los territorios próximos que se incorporaron al funcionamiento de una estructura urbana a gran escala.

### Conformación del eje de estudio

Como ya se ha explicado, la forma de la ciudad viene dada precisamente por la agregación de núcleos al sistema urbano, fragmentos con identidades intrínsecas que a lo largo del tiempo han ido consolidándose y uniéndose gracias a su ubicación, por la cercanía a la ciudad central o la vecindad entre las propias piezas. Para explicar éste hecho, se tomarán aquellos núcleos de poniente de Barcelona analizando las características principales de su composición a través de un conjunto de calles que forman un eje que no sólo los recorre sino que también los une y los vertebraba.



**Gráfico 3. 1) Esquema de ubicación del eje de estudio con respecto a las poblaciones de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià. Elaboración propia en base a Plano Topográfico de Barcelona y sus alrededores 1855. 2) Esquema de ubicación del eje de estudio con respecto a las líneas de tranvía propuestas por Jaussely. Elaboración propia en base a Plan de Enlaces 1903.**

Aún antes del proyecto de Ensanche, las poblaciones de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià ocupaban el llano Barcelonés y se unían a la ciudad a través de carreteras y caminos importantes. El plan Cerdà se mantenía aún dentro de los límites del antiguo municipio de Barcelona por lo que las aportaciones más importantes se darían posteriormente, con la anexión de estas piezas urbanas a la ciudad y las medidas contempladas en el Plan de Enlaces de Jaussely.

Esta propuesta, cuyo objetivo principal era unir los pueblos agregados, con Barcelona y entre ellos, planteaba claramente que, “para hacer una gran ciudad, había de crearse unos nuevos elementos de estructura urbana que no enlazaran solamente los barrios por yuxtaposición, sino, que creara una conexión interbarrios capaz de estructurar la gran ciudad compleja” (DE SOLÁ MORALES, 2008). Así, imagina una serie de líneas de tranvía, una de las cuales enlaza los fragmentos antes mencionados; y, será a través de la construcción moderna de este eje (no como una línea de tranvía sino como un conjunto de calles) que se analizarán las piezas.



**Gráfico 4. Proceso de consolidación del Eje.**

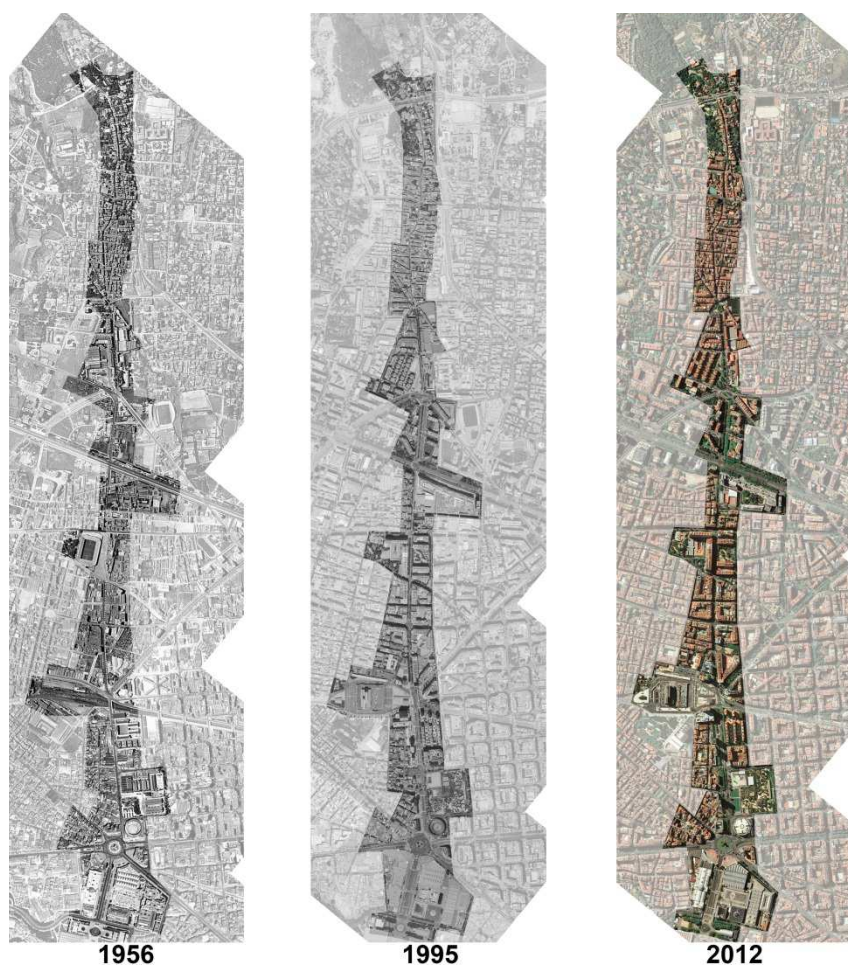
Fuente: La construcció del territori metropolità. Elaboración propia.

Está dicho pues, que en 1890 antes del plan Jaussely, los pueblos del llano de Barcelona solo eran unos elementos que se encontraban aislados en el mismo soporte territorial. No obstante, mientras se construía el ensanche y con él, algunas directrices viales contempladas en el Plan Cerdà como la Av. Diagonal, la Gran Vía de las Cortes Catalanas y la Av. del Paralelo, también se iban construyendo y extendiendo las poblaciones. Así, observamos que durante la primera mitad del siglo XX, específicamente para el año de 1930, los pequeños asentamientos iniciales ya habían alcanzado dimensiones más significativas e indirectamente este crecimiento obedecía a algunos de los criterios contemplados en el Plan de Enlaces.

El desarrollo paralelo de cada sector irá incrementándose y en 1950, los pueblos de Hostafrancs, Sants y Les Corts ya se encontraban unidos entre sí debido a la sobreposición de sus tramas. En 1970, el eje se encuentra configurado de tal manera que aunque no estaba consolidado en su totalidad, ya se puede distinguir que, el conjunto de calles que utilizaremos en el presente análisis lo recorren y formalizan.

Sin embargo, durante todo este proceso de formación no sólo se puede identificar como han ido creciendo las piezas urbanas, sino también sus trazados y su textura. Reconocemos entonces, la gran diferencia en cuanto a orientación, implantación y regularidad de las poblaciones periféricas con respecto al trazado del Ensanche. Percibimos que cada fragmento tiene sus ordenaciones propias respetando únicamente aquellas directrices generales que estructuran la ciudad entera y que mencionamos con anterioridad.

Todo esto puede ser verificado en las imágenes satelitales del Instituto Cartográfico de Cataluña, en las que se observa que para 1956 el eje aún se encuentra en proceso de consolidación, distinguiéndose: áreas sin edificar, vías sin continuidad y la presencia de equipamientos que dividen el espacio; sin embargo, la ortofoto de 1995 muestra ya al eje consolidado de la manera que hoy lo conocemos: poco espacio vacante, un trazado viario regular y continuo, nuevas edificaciones y equipamientos que refuerzan el carácter heterogéneo del trayecto y sus partes. En determinado momento la yuxtaposición de lo que un día fueron piezas aisladas quedó bien unida gracias a su vecindad.

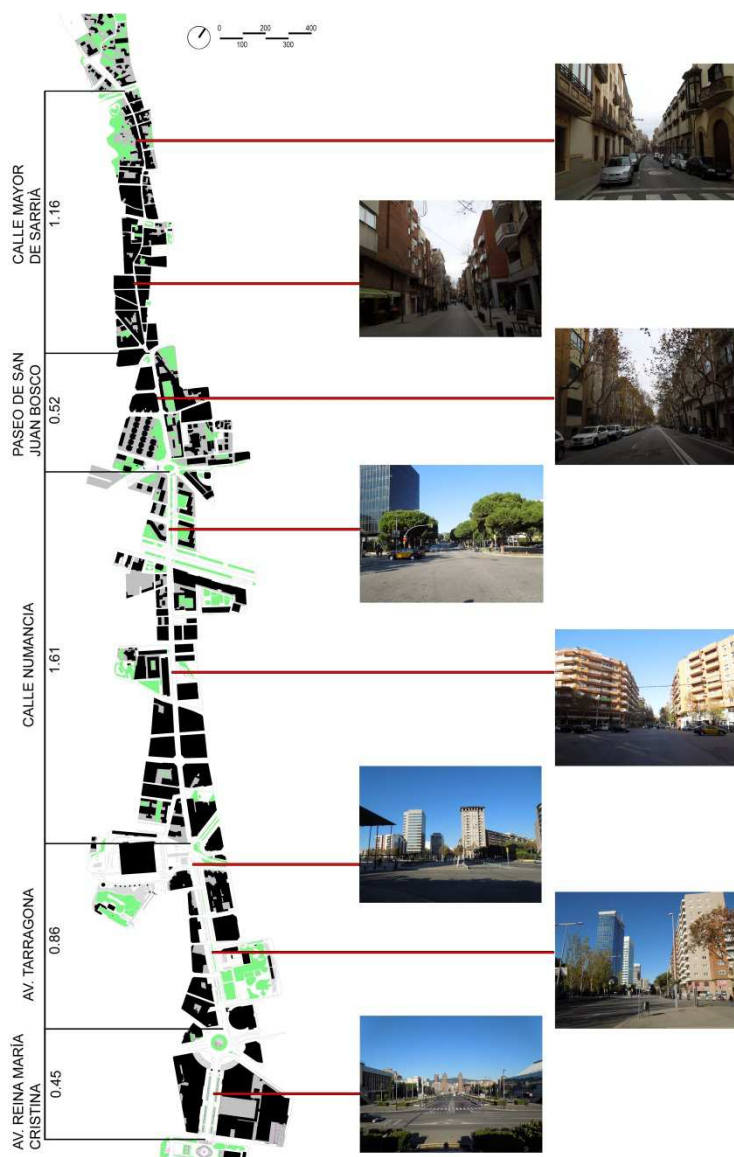


**Gráfico 5. Delimitación y consolidación del Eje de estudio**  
Elaboración propia en base a Ortofotos 1956, 1995, 2012. ICC 2013

## LOS COMPONENTES DEL EJE URBANO

El eje formado por las calles: Av. Reina María Cristina, Av. Tarragona, Calle Numancia, Paseo de San Juan Bosco y Calle Mayor de Sarrià, tiene una longitud de 4.6km y recorre las antiguas poblaciones de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià; hoy son barrios de Barcelona que no solo conservan su nombre sino también gran parte de las características de su origen. Su conformación se debe a la agregación de varias piezas de ciudad que se articulan a través de un conjunto de calles y cuya composición morfológica y funcional será motivo de análisis.





**Gráfico 6. Composición del eje de estudio**  
Elaboración propia.

## Eje

El área de estudio es una composición de piezas urbanas que se encuentran unidas gracias a su cercanía o vecindad. Esta condición hace de cada fragmento un espacio con características especiales que pueden ser contrastadas entre sí para determinar la influencia y el peso de cada una de ellas en la estructura del Eje. La consolidación paulatina y la diversidad del mismo, nos conducen a analizar a través de los componentes morfológicos o funcionales algunos de los aspectos más relevantes que determinan su constitución.

Desde el punto de vista morfológico, se realiza un análisis del **espacio edificado** que presenta el Eje urbano; así, lo primero que evidenciamos es su nivel de consolidación, encontrándose construido casi en su totalidad. El contraste entre lleno y vacío permite distinguir el grano de cada pieza que lo conforma otorgándole una textura diferenciada que empieza siendo muy fina en la zona de Sarrià y muy gruesa a la altura de Hostafrancs. Pero esto no solo sucede con el tejido urbano sino también con **el trazado viario** que lo recorre, que lo liga, que “responde a las características de los planos de muros verticales que lo ciñen por cada uno de sus lados y que, a su vez, lo generan” (ANDERSON, 1981). Al tratarse de un eje formado por un conjunto de calles, es natural que cada una de ellas refleje sus propias particularidades: una sección estrecha en aquellas que son tradicionales como la calle Mayor de Sarrià, la cual presenta también una gran cantidad de cruces a distancias relativamente cortas; una sección más amplia en calles como Numància o



Paseo de San Juan Bosco o, secciones aún más considerables como en la Av. Tarragona o Reina María Cristina. Otra condición importante que configura el área en cuestión es el **tipo de tejido** que la compone: encontramos así una gran diversidad de tramas, unas compuestas por un importante trazado tradicional que correspondería a la antigua población de Sarrià; otras con influencia moderna de bloques aislados y manzana abierta, tramas de manzana cerrada o la característica manzana del Ensanche.

Desde el punto de vista funcional, se analiza el sistema de **espacios libres**, entre los que se considera a aquellos espacios abiertos, sean estos de origen público o privado, que junto a las áreas verdes se encuentran configurando el eje. Se observa que en áreas específicas del mismo, estos se concentran de tal forma que su presencia es muy significativa y relevante, como sucede desde la zona de Numància y su intersección con la Diagonal hasta llegar al Paseo de San Juan Bosco; la concentración de espacios abiertos en esta área se debe al tipo de tejido que la compone.

Otro de los aspectos estudiados es el **uso del suelo**, predominando la residencia sobre los equipamientos y servicios. No obstante, cabe resaltar que dentro del uso residencial se incluye aquellos comercios y servicios de proximidad que complementan la función de la vivienda en el espacio urbano. Los grandes equipamientos se ubican junto a los principales ejes de circulación y en ciertos tramos como la Av. Reina María Cristina, estos ocupan la totalidad del fragmento.

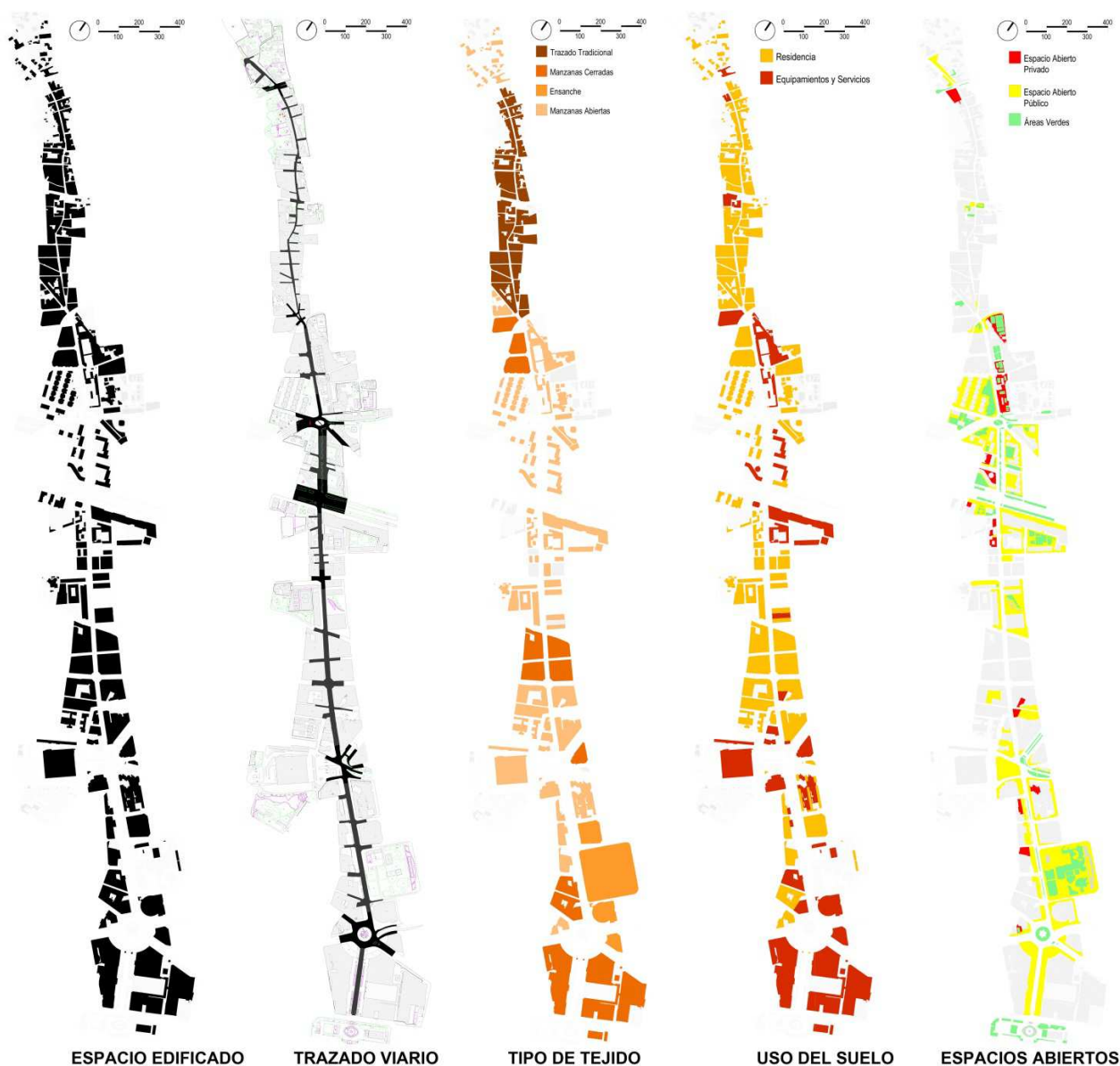
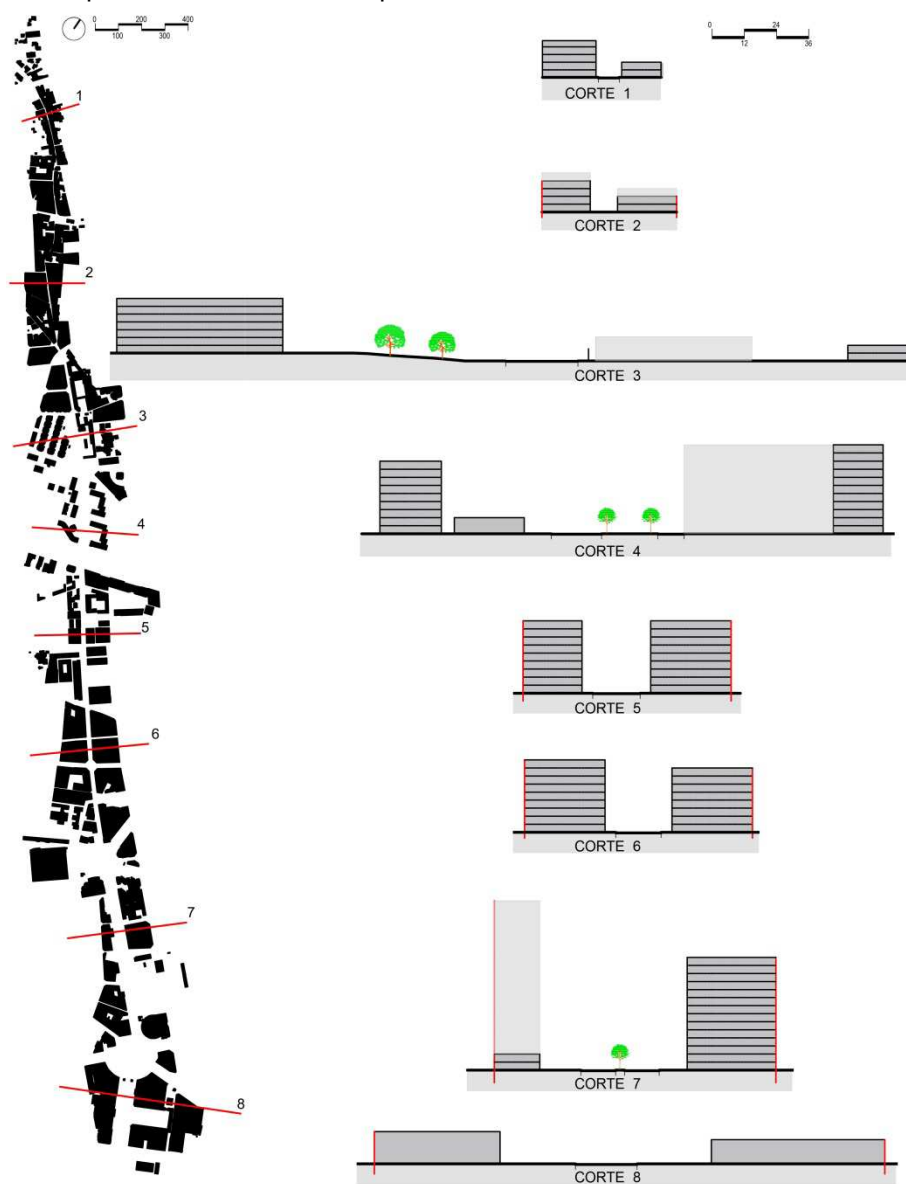


Gráfico 7. Análisis morfológico y funcional del eje de estudio  
Elaboración propia

Se ha comentado anteriormente la gran diversidad que presenta el área de estudio, y cuando observamos algunas secciones de la misma, podemos diferenciar los distintos tipos de tramas que la conforman. Así, encontramos una estructura de vías estrechas y edificaciones de baja altura en áreas tradicionales como Sarrià; otras con grandes espacios abiertos y vastas áreas entre-bloques como las existentes en el Paseo de San Juan Bosco y en la parte norte de la calle Numància. A lo largo del fragmento de Les Corts, la sección de la vía es constante y amplia, y las edificaciones - la mayor parte de ellas que se encuentran configurando manzanas cerradas - tienen una altura de 7 a 9 pisos. Al pasar por Sants, la sección de la vía es aún más extensa ubicándose en sus costados edificaciones de gran altura. Finalmente, la Av. Reina María Cristina presenta una gran sección que se corresponde con el carácter monumental de este tramo del eje.

No obstante, a través de las secciones realizadas observamos el papel fundamental que cumple la calle en ciertos trayectos. Desde la intersección de Numància-Carles III hasta Numància- Diagonal y, a lo largo de la Av. Tarragona, las dimensiones de la vía tienen un notable protagonismo en la estructura del eje, no solo por el tamaño, sino también, por la cantidad de desplazamientos vehiculares que suceden en estos tramos.. Existen también áreas en donde a pesar de poseer una vía de sección extensa, el rol principal lo desempeñan las edificaciones que la bordean, como es el caso de la Av. Reina María Cristina.



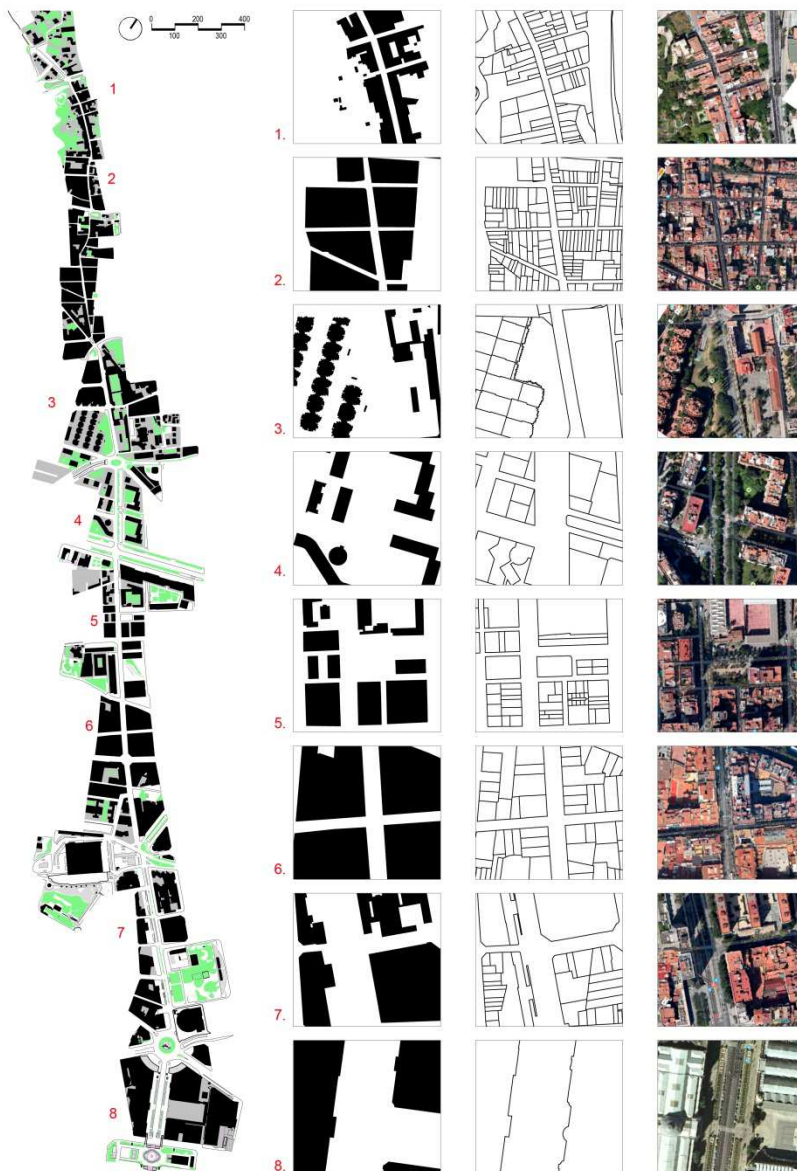
**Gráfico 8. Cortes esquemáticos del eje de estudio.**  
Elaboración propia.

## Fragmentos

Dentro del estudio de los componentes del eje, es necesario analizar los diferentes tipos de fragmentos que lo conforman. En ellos, destacan los elementos más duraderos de la ciudad —que soportan y estructuran— y presentan un código genético basado en la autonomía de los tiempos, de los componentes más permanentes o más contingentes del futuro empleo del territorio (QUINTERO SANDREA, 2009).

La variedad que se presenta a lo largo del eje, también se refleja en las piezas urbanas que lo conforman, no solo por pertenecer a un proceso de formación diferente o por ser parte de núcleos poblacionales que en algún momento fueron entidades independientes y aisladas entre sí, sino porque, morfológicamente, su constitución difiere en muchos de los aspectos ya mencionados como grano, textura, tipo de trazado, tipo de parcelación, etc. Se distinguen así, ocho fragmentos:

- 1) Trazado tradicional con edificaciones implantadas en los bordes de un eje viario (Calle Mayor de Sarrià desde su intersección con la Ronda del General Vives hasta la Plaza de Sarrià)
- 2) Trazado tradicional formando manzanas cerradas de pequeñas dimensiones (Calle Mayor de Sarrià desde la Plaza de Sarrià hasta la Plaza d'Artós)
- 3 y 4) Trazado moderno con grandes espacios verdes, manzanas abiertas y bloques aislados (Paseo de San Juan Bosco y Numància desde su intersección con Carles III hasta la Av. Diagonal.)
- 5) Trazado Reticular de pequeñas manzanas cerradas (Calle Numància desde la Av. Diagonal hasta Travesera de Les Corts)
- 6) Trazado Reticular de grandes manzanas cerradas (Calle Numància desde Travesera de Les Corts hasta la Estación de Sants)
- 7) Trazado Reticular de manzanas cerradas y manzanas del ensanche (Av. Tarragona)
- 8) Trazado Reticular con manzanas de enormes proporciones (Av. Reina María Cristina)



**Gráfico 9. Composición del eje de estudio.**  
Elaboración propia.

## Nodos

Tan importantes como las piezas de ciudad en el presente estudio son los puntos en los que éstas se unen. Los lugares de cruce e intercambio generan la variedad que asegura la urbanidad en las ciudades y a la vez son áreas que permiten aglomerar diversas situaciones creando elementos complejos con cualidades especiales que hacen “esquina”, que permiten el encuentro, la superposición y el conflicto. “La intersección de dos referencias (dos caminos, trazados o directrices) crea un punto superdotado, sobredosis de acceso y de referencia, de orientación y de perspectiva” (DE SOLÁ MORALES, 2004).





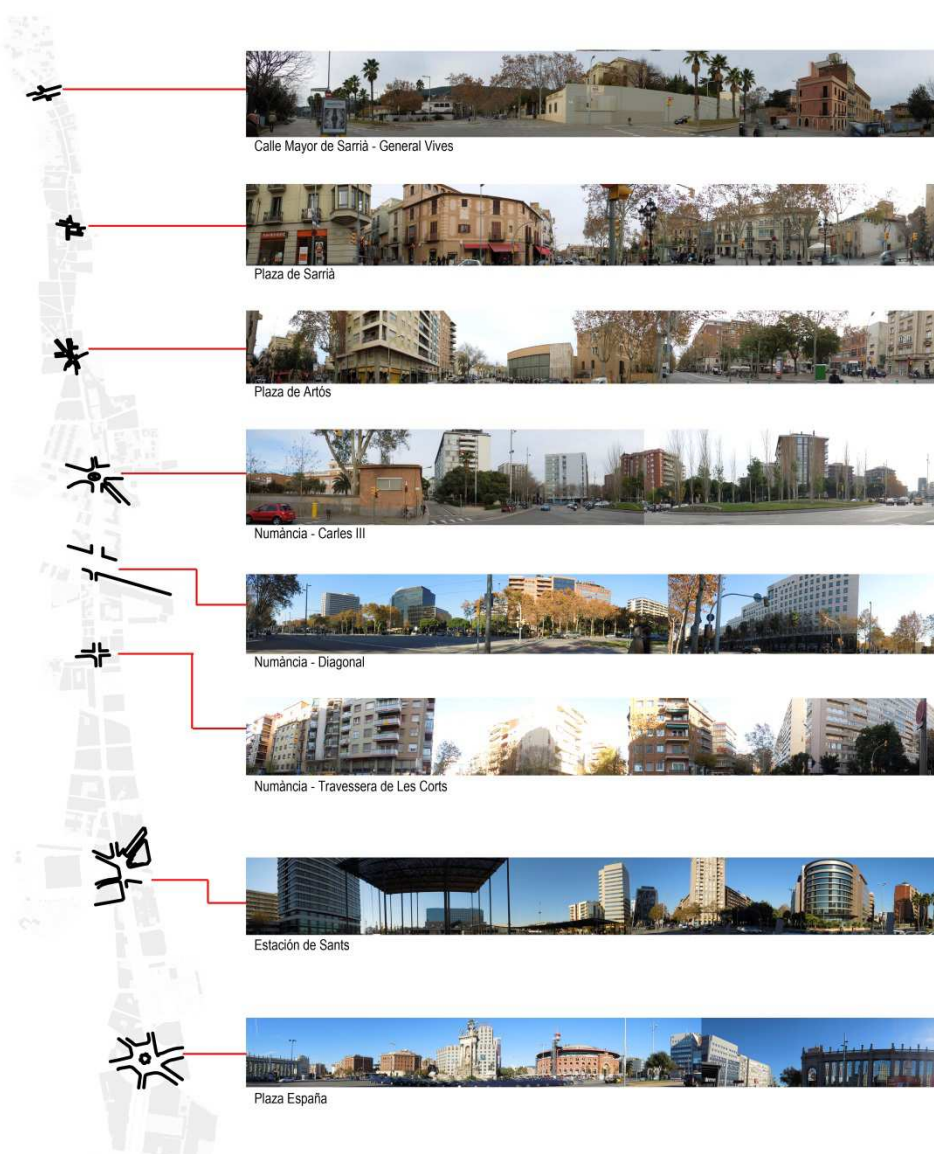
**Gráfico 10. Análisis morfológico y funcional de los nodos en el eje de estudio.**  
Elaboración propia.

En el eje analizado, destacan un conjunto de nodos o lugares en los que convergen no solo calles sino también espacios de concentración unánime y participativa (la calle mayor, la plaza, la avenida, el parque, etc.). “En toda la historia de los asentamientos humanos, las calles y las plazas han constituido los elementos básicos en torno a los cuáles se organizaban todas las ciudades. La historia ha demostrado las virtudes de éstos elementos hasta tal punto que, para la mayoría de la gente, las calles y las plazas constituyen la verdadera esencia del fenómeno ‘ciudad’”. (GEHL, 2016). Estos cruces y plazas contienen una mezcla de funciones y actividades diversas capaces de desempeñarse como centralidades, que fraccionan la calle o son capaces de unir varias de ellas. Destacan entonces: Plaza España, Estación de Sants, las intersecciones Numància- Travesera de Les Corts, Numància-Diagonal, Numància-Carles III, Plaza d’Artós, Plaza de Sarrià y el cruce Calle Mayor de Sarrià-General Vives; cada uno de ellos contiene características particulares tanto en su conformación como en su composición.

Dentro de los nodos considerados como lugares de confluencia de tejidos y piezas urbanas se encuentran aquellos que están formados por la intersección de dos vías importantes, siendo éstos: Numància-Travesera de Les Corts, Numància-Diagonal y Calle Mayor de Sarrià-General Vives; destacan también los puntos en donde se intersecan más de dos vías generando una mayor tensión en el interior de los fragmentos y entre ellos: Estación de Sants y Numància-Carles III. Sin embargo, existen algunos que no

sólo son intersecciones viales sino que también son plazas y cuya importancia se debe a su papel como vertebradores de ciudad o como centros de las antiguas poblaciones: Plaza España, Plaza d'Artós y Plaza de Sarrià.

Si se analiza la estructura funcional de estos puntos sustanciales en la composición del eje, se observa que son lugares en los que no sólo se congregan calles o plazas sino también equipamientos, actividades y acontecimientos. Así por ejemplo, Plaza España es un espacio que aglomera equipamientos de tipo comercial, cultural, educacional y servicios, de la misma manera que Estación de Sants en las que confluyen: plaza, comercio, servicios, salud y residencia. Por el contrario, algunos lugares considerados nodales por el cruce de vías importantes no lo son por la concentración de funciones urbanas, siendo este el caso de las intersecciones Numància-Travesera de Les Corts, Numància-Carles III y Calle Mayor de Sarrià-General Vives; finalmente, existen puntos relevantes en la composición de los fragmentos que lo son debido a su estrecha relación con el tipo de tejido en el que se ubican: Plaza d'Artós y Plaza de Sarrià que combinan equipamientos tradicionales y vivienda.



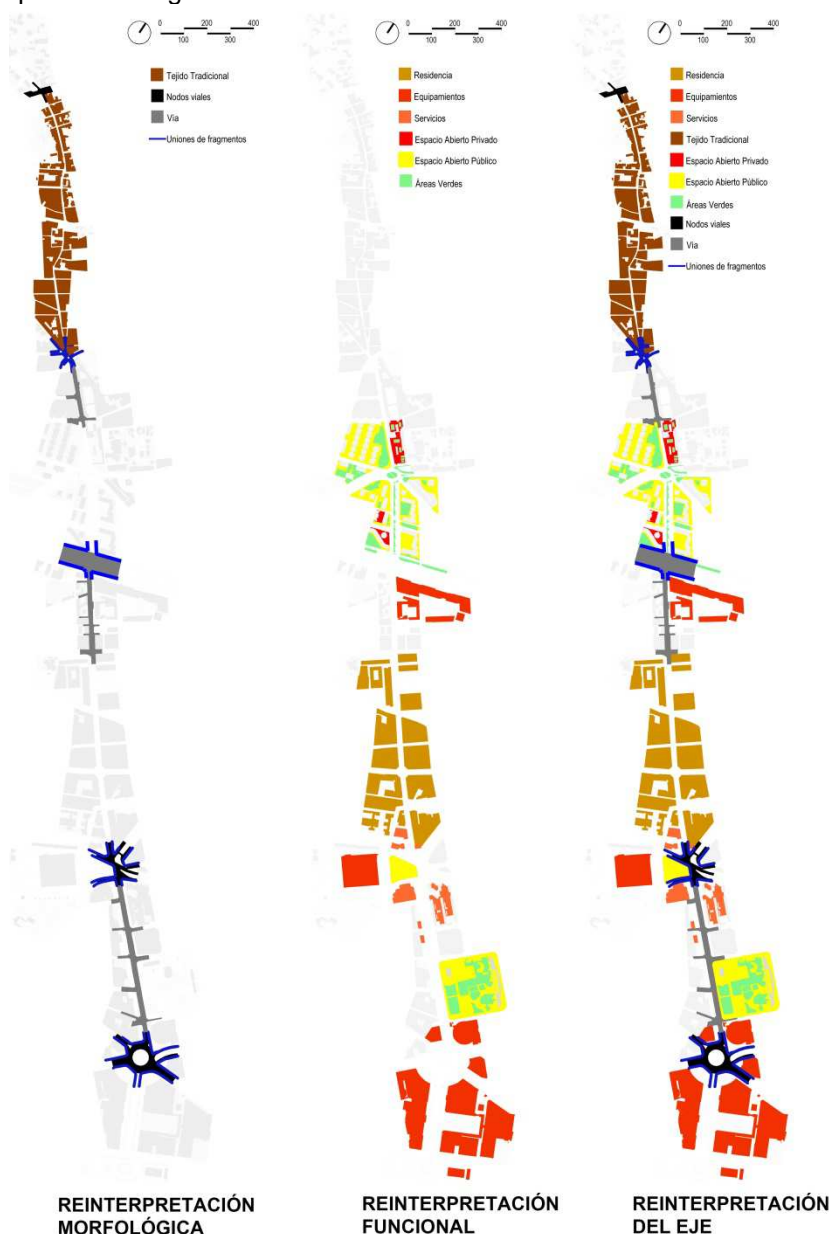
**Gráfico 11. Nodos en el eje de estudio.**  
Elaboración propia.

## REINTERPRETACIÓN DEL EJE EN FUNCIÓN DE SUS COMPONENTES

Analizar el espacio es considerar la composición de su estructura mediante la preparación de un mapa que contenga retazos de áreas (un mosaico) o que tenga un perfil con una forma, o que se base en una organización zonal que recuerde ciertas estructuras repetitivas familiares, como son los anillos, el damero o los sectores. El trazado de la ciudad se convierte en uno de esos datos de relativamente poca importancia,

pero el plano de uso del suelo a que también estamos acostumbrados adquiere siempre un matiz subliminal que nos induce a considerar las estructuras espaciales por medio de este tipo de representación plana. Además de hacerlo a base de mosaicos, de estructuras zonales y de perfiles, también podemos abstraer una distribución a base de puntos focales de especial intensidad o carácter. (LYNCH, 1985)

Después de haber realizado un análisis de cada uno de los componentes del eje urbano, se pretende realizar una explicación del mismo poniendo en valor sus atributos más importantes, tanto formales como funcionales. Esto quiere decir que se seleccionarán únicamente los aspectos que actúan como estructurantes en la organización y disposición del eje y sus fragmentos, desechando aquellas propiedades que no son significativas o trascendentes.



**Gráfico 12. Reinterpretación del eje en función de sus componentes morfológicos y funcionales.**  
Elaboración Propia.

Al realizar una reinterpretación del eje desde sus componentes, observamos el gran peso que le confiere el tejido tradicional a la antigua población de Sarrià, trazado que aún mantiene la distribución y características originales de su formación. Es innegable también, el papel fundamental que tiene la calle en la estructura de los fragmentos, en especial en aquellos trayectos formados por las calles: Tarragona, Numància desde Travesera de Les Corts hasta llegar a la Diagonal y aquella parte del paseo de San Juan Bosco próxima a Plaza d'Artós. Otro aspecto a destacar es la importancia de ciertos nodos como articuladores de las piezas

urbanas, se distinguen entonces cuatro puntos que establecen la transición entre en las tramas, texturas y grano y marcan su diferencia: Plaza España, Estación de Sants, Numància-Diagonal y Plaza d'Artós, algunos de estos coinciden también con aquellos nodos que adquieren relevancia por ser el punto de convergencia de varias vías principales: Plaza España, Estación de Sants y calle mayor de Sarrià-General Vives.

En este análisis, sobresalen también aquellas partes del tejido urbano formado por la residencia, los equipamientos, servicios y espacios abiertos. Se subraya así, la importancia que tiene la vivienda en la configuración del trayecto comprendido entre la Estación de Sants y Travesera de Les Corts, los equipamientos que se ubican en el área circundante a Plaza España, L'Illa Diagonal y la propia Estación de Sants en la que también predominan los servicios; y, los espacios abiertos que configuran el tramo en el que se ubican bloques de viviendas dispuestos en manzanas abiertas, localizados principalmente en la calle Numància desde la Diagonal hasta superar la intersección con la Av. Carles III.

El eje posee una gran cantidad de componentes que enriquecen su configuración, cada uno de ellos vertebra y estructura una parte del trayecto y aportan de diferente manera a la reinterpretación del mismo.

## CONCLUSIÓN

Como si se tratase de un mosaico, que consiste en la yuxtaposición sobre un mismo fondo de pequeñas piezas de distinto origen y naturaleza, la ciudad se presenta como un agregado de texturas, de tejidos urbanos diversos que no solo la componen sino que también la caracterizan.

El eje urbano formado por las calles: Reina María Cristina, Tarragona, Numància, Paseo de San Juan Bosco y calle Mayor de Sarrià, recorre un territorio ocupado por las antiguas poblaciones de Hostafrancs, Sants, Les Corts y Sarrià. La anexión a la ciudad de estos pueblos del llano barcelonés durante los primeros años del Siglo XX, junto a un proyecto de enlaces propuesto por León Jaussely en 1903, han favorecido su conformación como si se tratase de un proyecto más que de un proceso paulatino de consolidación, que corresponde a diferentes épocas pero que ha sabido adaptarse a los requisitos funcionales de una ciudad contemporánea.

La ciudad está compuesta entonces, por un agregado sucesivo de fragmentos que van sobreponiéndose unos a otros configurando tejidos, ejes, nodos, etc. Esta yuxtaposición de piezas urbanas le confieren al eje variedad y texturas en las que se refleja la heterogeneidad de las mismas. Asimismo, aunque el trayecto que recorre el eje es continuo, no se puede hablar siquiera de regularidad, son muchos los elementos que intervienen en su conformación y cada uno de ellos se presenta de diferente manera. Al intentar reconstruirlo en función de sus componentes, evidenciamos su diversidad y reconocemos que en la ciudad que se construye progresivamente sin contar con una planificación global, existe una riqueza que no la confieren ni el orden ni la exactitud sino las articulaciones, el cambio y las transiciones.

Las calles y el tejido urbano que las delimitan, múltiple y cambiante, permiten unir los diferentes fragmentos que componen la ciudad, éstas son parte de un sistema que se recompone en un contexto de múltiples conexiones, de otras relaciones que van más allá de su percepción como malla que genera continuidades y nexos, que organiza y ordena. Tanto los fragmentos que se enlazan para formar el eje, como las áreas de unión de los mismos tienen gran importancia a la hora de reinterpretar su constitución. Los nodos se ubican en el principio y fin de las piezas urbanas, los equipamientos tienden a concentrarse en estos extremos y al unirse forman zonas que en su mayoría funcionan como centralidades dispuestas a lo largo del trayecto. Estas uniones que a la vez son nodos y son nudos no solo ligan los tramos del eje sino que también se convierten en lugares de referencia para quien lo recorre, haciendo que se acorten mentalmente las distancias; así, el peatón no interpreta el recorrido en su totalidad sino en la distancia que existe entre un punto de referencia y otro. Esta forma de desintegrar un trayecto en función de puntos importantes como plazas o cruces hace aún más enriquecedora la experiencia urbana.

Es en las áreas en que la sección de la calle es corta en donde, precisamente, el tejido urbano toma el protagonismo; entendiendo también, que la vida urbana es una virtud en estas zonas y que en ellas se pueden experimentar una variedad de acontecimientos complejos. Sin embargo, conforme la sección se va incrementando y el vehículo adquiere el papel principal, la ciudad misma empieza a desaparecer y con ella su capacidad de permitir encuentros, paseos, relaciones. Es cierto que la ciudad está formada por llenos (espacio edificado) y vacíos (espacios abiertos, espacios de circulación, etc.), pero cuando en ella se



conjugan edificaciones o equipamientos cuyo uso e interacción con el exterior está limitado a unas pocas horas al día, con amplias vías transitadas mayoritariamente por vehículos y espacios abiertos que se articulan al tejido urbano y quizás a los proyectos a los que sirven pero no contribuyen a la ciudad en general, entonces se forma otro tipo de vacío, espacios vacíos de urbanidad.

Aunque el eje ha sido analizado a través de unos pocos aspectos sean morfológicos o funcionales, la forma como estos se disponen sobre el territorio y la manera como se relacionan entre sí, le confieren una identidad intrínseca, solo comparable con sus propias partes. Finalmente, en la reinterpretación de los elementos, observamos que se trata de un agregado de situaciones que tiene tantos componentes como piezas y fragmentos y cuya importancia permanece esencialmente en la lectura y comprensión de cada una de sus partes.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY, J. & MESTRE, J., 1986. *Els transports a l'area de Barcelona. Diligències, tramvies, autobusos i metro*. Barcelona: Transports de Barcelona.
- ANDERSON, S., 1981. *Calles. Problemas de estructura y diseño*. Barcelona : Gustavo Gili.
- APPLEYARD, D., 1981. *Livable Streets*. Berkeley: University of California.
- APPLEYARD, D., LYNCH, K. & MYER, J., 1963. *The view from the road*. Cambridge: Harvard University.
- ARTEAGA ARREDONDO, I., 2009. *Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia..* Barcelona: Tesis doctoral.
- BERTRAND, M. J., 1984. *Casa, barrio, ciudad. Arquitectura del hábitad urbano*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BUSQUETS, J., 2004. *Barcelona. La construcción Urbanística de una ciudad compacta..* Barcelona: Ediciones del Serbal.
- BUSQUETS, J. & PARCERISA, J., 1983. Instruments de projectació de la Barcelona suburbana. *Annals d'arquitectura*, Issue 2, pp. 50-83.
- CARERI, F., 2013. *Walkscapes. El andar como práctica estética..* Barcelona: Gustavo Gili.
- DE SOLÁ MORALES, M., 2004. *Ciudades, Esquinas = Cities, Corners*. Barcelona: Lunwerg.
- 2008. *Diez lecciones sobre Barcelona*. Segunda ed. Barcelona: COAC.
- DELGADO, M., 2003. *Carrer, festa y revolta*. Barcelona: Institut Català d'Antropologia.
- 2007. *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- DIPUTACIÓ DE BARCELONA, s.f. *1856-1999 Barcelona Contemporánea*. Barcelona: Institut d'Edicions.
- FERNÁNDEZ DE ROTA, J. A., 2008. *Ciudad e Historia. La temporalidad de un espacio construido y vivido*. Madrid: Akal.
- FONT, A., LLOP, C. & VILANOVA, J. M., 1999. *La construcció del territori metropolità*. Barcelona: AMB. Mancomunitat de municipis..
- GEHL, J., 2013. *La humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Reverté.
- JACOBS, J., 2013. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 4a ed. Madrid: Capitán Swing Libros.
- LYNCH, K., 1985. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- 2012. *La Imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- NIJHOF, P., 1999. The Eastern Docklands in Amsterdam: from harbour to Residential Area. En: *Water and industrial heritage: the reuse of industrial and port structures in cities on water*. Venecia: Marsilio, pp. 72-79.
- QUINTERO SANDREA, C., 2009. [En línea] Available at: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n42/ab-cqui.html> [Último acceso: 12 12 2013].
- ROWE, C., 1981. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili.
- VÁZQUEZ VARELA, C., 1996. *Urbanización y movilidad en el Randstad Holandés*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- ZOIDO, F., DE LA VEGA, S., PIÑEIRO, Á. & OTROS, 2013. *Diccionario de urbanismo*. Madrid: Cátedra.